

公共交通ネットワーク整備計画調査【平成13年3月】

目的	・効率的・有機的な公共交通ネットワークの整備・構築に資するため、利便性の高い公共交通機関や公共交通ネットワーク整備に関する調査検討を行うこと
基本的考え方	・パーソントリップ調査における都市交通マスタープラン実現までの短期・中期的な交通施策および交通需要管理施策の必要性を整理し、具体的な施策内容およびその効果について検討し、実効性の高い計画を策定
基本方針	①道路ネットワーク整備の推進      ②公共交通ネットワークの整備      ③交通需要マネジメント（TDM）施策の導入

**整備の方向**

- ①幹線バス路線の整備  
幹線バス路線の設定・バス専用空間の整備（基幹バスシステム）・バス専用のレーン拡充
- ②TDM施策の実施  
P&R・P&BR・シャトルバス・C&R
- ③公共交通利用不便地域の解消  
鉄道への結節の強化・小型バスの導入・バス乗り継ぎシステムの導入
- ④乗り継ぎ利便性の向上  
トランジットセンターの整備・鉄道乗り継ぎダイヤの実施
- ⑤その他公共交通活性化施策  
バス活性化策・都心交通の円滑化策・バリアフリーへの対応・情報提供に関する施策

図 公共交通ネットワーク整備の考え方

施策の推進	<p>(1)優先性の高い施策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①都心関連                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・大通り区間のバス専用レーン+公共車両優先システム（PTPS） 【目標時期】：大通りのバス専用レーンの延伸 短期 ：公共車両優先システムの整備 中期（前半）</li> </ul> </li> <li>②東部工業団地地区関連                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・シャトルバス（国道123号、鬼怒通り） 【目標時期】：シャトルバスの導入 中期（前半）</li> <li>・パーク・アンド・バスライド専用駐車場、サイクル・アンド・バスライド用駐輪場の整備</li> </ul> </li> <li>③JR宇都宮駅東西間の結節機能の強化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・東西交通円滑化に資する、西口路線バス（大通り）と東口シャトルバス間の乗り継ぎ利便性の向上を検討</li> </ul> </li> </ol>
-------	--

『新しいバスシステム（都市新バスシステム）』

優先性の高い施策「新しいバスシステム（都市新バスシステム）」

【平成14年3月】新しいバスシステム基本計画調査

新しいバスシステム基本計画調査【平成14年3月】

**目的** ・公共交通ネットワーク整備計画調査で抽出した、優先性の高い施策である「新しいバスシステム（都市新バスシステム）」について、その有効性と実現化の検証を行うこと

**基本的な考え方** ・パーソントリップ調査における都市交通マスタープラン実現までの短期・中期的な交通施策および交通需要管理施策の必要性を整理し、具体的な施策内容およびその効果について検討し、実効性の高い計画を策定  
 ・公共交通ネットワークおよび公共交通を活用して実施可能な交通需要管理施策について検討対象  
 ・パーソントリップ調査の都市交通マスタープラン実現までの短・中期的な公共交通に関する施策について検討対象とする

**検討内容** **大通り区間におけるマスタープラン実現に向けた短期施策の検討**  
 ○大通り区間における以下の中長期施策の姿（都市新バスシステム）を考慮しつつ、短期施策である「バス専用レーン延伸」の具体的な検討を進める  
 ・中期前半施策「公共車両優先システム」（都市新バスシステム）  
 ・中期後半施策「トランジットセンター整備」（都市新バスシステム）  
 ・長期施策「幹線・支線バス路線の振り分け」  
 ・長期的なマスタープランの方向性「セミトランジットモール化」（中心市街地活性化）

**導入針のまとめ**  
 ①バス専用レーン設定  
 ・JR宇都宮駅西口から桜通り（桜十文字交差点）までの延伸  
 ・短期的：現行路側レーンの取り締まり強化，一部テラス型バス停導入（左折専用レーン設定）  
 ・中長期的：テラス型バス停タイプや中央走行タイプへの移行を検討  
 ②公共交通優先システム（PTPS）  
 ・鹿沼街道，国道119号などの，放射方向の幹線道路への導入検討  
 ③トランジットセンター  
 ・桜通り十文字交差点付近が最も適切【規模】6～8バス，全体面積3,500～4,500㎡程度（施設乗り継ぎバス運行回数（約780回））

**今後の検討課題**  
 ①バスサービス（路線の幹線・支線体系化）の詳細なあり方検討  
 ○JR宇都宮駅～トランジットセンター間のシャトル便のサービスレベル（所要時間・運行本数），乗り継ぐ各路線の運行本数等の考え方，関連TDM施策の内容をさらに掘り下げて検討  
 ○利用者に対する，乗り継ぎの物理的抵抗軽減（水平移動距離・上下移動の排除），乗り継ぎ路線の情報案内提供についての検討も重要  
 ○具体的に進めるためには，利用者・事業者・行政間でしっかりしたコンセンサスづくりが必要  
 ・バスはJR宇都宮駅まで直通運行しているが，運行本数は現状維持  
 ・バスの乗り継ぎ利用はあるが，運行本数は増加 } 乗車時間，乗り継ぎ時間，運行本数等，サービスレベルがどのようなであれば，乗り継ぎ利用が許容できるか？  
 ②公共車両優先システム（PTPS）  
 ○PTPSの導入について，具体的な導入区間，効果の検討が必要  
 ③トランジットセンターについて  
 ○トランジットセンターの規模等について，①のバスサービスのあり方を含め，詳細に再検討するとともに，具体的な車両・歩行者の動線検討や併設施設の考え方等を整理する必要  
 ④その他（中長期的な中心市街地の将来像・将来施策との連携など）  
 ○中心市街地活性化をにらんだTDM（自動車利用抑制・公共交通利用誘導策）と組み合わせ実効性のある施策の検討が必要

